

Danziger Wirtschafts-Zeitung

Mit den Beigaben:
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Danzig. Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung. Danziger Juristen-Zeitung

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer zu Danzig :: Schriftleiter: Dr. Mau

15. Jahrgang **Nr. 42** 18. Oktober 1935

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet durch die Post bezogen im Inland 3.— Dg., im Auslande 5,— Dg. pro Monat; unter Kreuzband nach Polen 11,— Dg. und dem Ausand 12.— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1,— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers
Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Mau; für Inserate und Geschäftliche Mitteilungen: Bruno Gülsdorff, Hohenstein i./Freistaat.

Die Neuordnung der Industrie innerhalb der Organisation der gewerblichen Wirtschaft

I.

Das industrielle Verbandswesen, so alt wie die Industrie selbst, hatte in der Nachkriegszeit, als die Entwicklung der Wirtschaft immer größere Probleme aufwarf, eine früher ungeahnte Ausdehnung angenommen. Den auftauchenden Schwierigkeiten hoffte man, durch Schaffung immer neuer Verbände Herr zu werden, bis schließlich die Verbände anstelle der Einzelunternehmen die eigentlichen Repräsentanten der Wirtschaft wurden. Nicht nur äußerlich, vielmehr haben die Verbände, die einen nicht zu unterschätzenden politischen Faktor darstellten, oftmals wirtschaftsfeindlichen Maßnahmen der Nachkriegsregierungen einen Damm entgegengesetzt. Hat es hier und da in Unternehmerkreisen vielleicht an sozialem Verständnis gemangelt, so ist doch wiederum anzuerkennen, daß gerade die sozialpolitischen Unternehmerverbände oftmals die Grundgedanken der heutigen Sozialordnung gegen irrige Forderungen verteidigt haben. So sind denn auch nach der Machtergreifung im Gegensatz zu dem Vorgehen gegen die Gewerkschaften mit wenigen Ausnahmen Zwangseingriffe in das Arbeitgeberverbandswesen unterblieben und seine Liquidation durch freiwilliges Uebereinkommen erfolgt.

Hauptaufgabe dieser Verbände war, den ihnen angeschlossenen Firmen Berater und Betreuer in allen Schwierigkeiten der Zeit zu sein. Nicht zu übersehen ist freilich, daß bei dem Fehlen einer starken Staatsführung die wirtschaftlichen Verbände auf die Dauer zu reinen Interessenvertretungen wurden, wobei in dem Kampf gegen das herrschende System sowie der einzelnen Gruppen untereinander von den stärksten unter ihnen gelegentlich Wünsche durchgesetzt wurden, deren Erfüllung dem Gesamtwohl zuwiderlief.

Das industrielle Verbandswesen war, da nicht nach einem vorher festgelegten Schema entstanden, sondern organisch gewachsen, gekennzeichnet durch Buntheit und Vielgestaltigkeit. So fehlte oft eine klare Trennung der Aufgabengebiete, und Ueberschneidungen in Bezug auf die Organisation und die Arbeitsgebiete waren häufig. Sehr oft war ein einziger Verband gleichzeitig wirtschaftspolitische, marktordnende und sozialpolitische Organisation. Oft zwar war eine formelle Unterteilung in einzelne Vereine vorhanden, tatsächlich bildete der Verband als solcher eine Einheit. Besonders häufig war die Zusammenfassung der Arbeit bei den örtlichen Zusammenschlüssen, der die sog. Industrieverbände (wirtschaftspolitisch) und Arbeitgeberverbände (sozialpolitisch) in sich vereinigten, und bei den Fachverbänden, die zu diesen Aufgaben noch marktregelnde Funktionen übernahmen.

Versucht man die großen organisatorischen Gesichtspunkte herauszuschälen, die die industriellen Organisationen vor der Machtergreifung kennzeichneten, so ergeben sich zwei große Grundgedanken. Es war dies einmal die Trennung zwischen wirtschaftspolitischen und sozialpolitischen Aufgaben, ferner die bezirkliche und fachliche Aufgliederung der Wirtschaft, die nebeneinander herliefen.

Die Trennung zwischen wirtschaftspolitischen und sozialpolitischen Aufgaben war sowohl bei den örtlichen (bezirklichen) als auch den Fachverbänden zu finden. Dabei war es gang und gäbe, daß die sozialpolitischen Verbände wirtschaftspolitische Fragen mit bearbeiteten, wo nur ein industrieller Arbeitgeberverband, jedoch kein wirtschaftspolitischer Industrieverband existierte. Z. B. gehörten dem bekannten „Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen für Rheinland und Westfalen" in Düsseldorf, einer ausgesprochenen wirtschaftspolitischen Organisation, als Mitglieder neben großen Einzelfirmen und wirtschaftspolitischen Verbänden auch fast sämtliche Arbeitgeberverbände des Ruhrgebietes an. Da dem Verein überdies nicht nur die Kartelle und Fachverbände sondern sogar auch die Industrie- und Handelskammern angehörten, war hier eine Organisation entstanden, die bereits stark an die Bezirkswirtschaftskammer von heute erinnert.

Wenn auch in den großen Zügen die Organisation überall die gleiche war, so war weder in den einzelnen Fach- noch Bezirksverbänden die Zusammensetzung des Mitgliederkreises dieselbe. Das Bild wird noch bunter, wenn man bedenkt, daß es örtlich wie fachlich des öfteren für die gleiche Branche zwei oder mehr Verbände gab, und daß bei Schwierigkeiten der Abgrenzung der einzelnen Branchen gegen einander ein und dieselbe Firma gleichzeitig mehreren Fachverbänden mit fast gleichem Aufgabenbereich angehörte.

Ihre Zusammenfassung fanden sämtliche Verbände in wirtschaftspolitischer Beziehung im „Reichsverband der Deutschen Industrie", in sozialpolitischer Beziehung in der „Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände." Ein großer Teil der marktordnenden Verbände war in Ermangelung anderer Zusammenschlüsse in der „Kartellstelle" des Reichsverbandes der Deutschen Industrie zusammengeschlossen, während der „Deutsche Industrie- und Handelstag" die Spitzenvertretung der deutschen Industrie- und Handelskammern war. Schließlich gab es noch eine Menge von industriellen Reichsverbänden fachlicher wie sozialpolitischer Art, die einer der beiden Spitzenvertretungen angehörten.

Angesichts der großen Zahl der angeschlossenen Verbände mußten sich die Spitzenvertretungen selbstverständlich darauf beschränken, nur wirklich grundlegende Fragen zu bearbeiten. Einzelfragen, auch weittragender Bedeutung, wurden von den angeschlossenen Mitgliederverbänden selbst bearbeitet. Die Spitzenvertretung stellte meistens lediglich ihre Erfahrungen und eventuell ihren Einfluß zur Verfü-

gung. Es fehlte also ein geregelter Instanzenzug. Darüber hinaus war überhaupt die Mitgliedschaft der einzelnen Firmen freiwillig und der Austritt aus dem Verband jederzeit möglich. Ebenso stand es allen Firmen frei, sich nach Belieben zu neuen Verbänden zusammenzuschließen. Im Ermessen der einzelnen Verbände lag es, sich zusammenzuschließen mit wem und anzuschließen an wen sie wollten. Endlich gab es grundsätzlich kein Arbeitsgebiet, mit dem sich ein Verband nicht beschäftigen durfte. Das ganze industrielle Organisationswesen war also beherrscht von dem Grundsatz weitgehendster Freiheit.

Trotz dieser Organisationsfreiheit waren Außenseiter eine verhältnismäßig seltene Ausnahme. Immerhin war es möglich, daß gelegentlich ein einheitliches Vorgehen der Firmen nicht zustande kam. Die Organisationsfreiheit bewirkte ferner, daß Außenseitern ohne jede Gegenleistung die Arbeit und die Aufwendungen der Verbandsfirmen zugute kamen. Schließlich war es denkbar, wenn auch selten, daß ein Verband wichtige Aufgaben nicht in Angriff zu nehmen vermochte, weil die Mittel fehlten und eine Beitragserhöhung sich wegen der Freiwilligkeit der Mitgliedschaft nicht durchführen ließ. Daneben ergaben sich noch weitere Unzulänglichkeiten. Da die einzelnen Firmen aus Prestigegründen vielfach bei verschiedenen, ziemlich gleichartigen Verbänden Mitglied sein mußten, ergab diese Ueberorganisation für sie eine starke Belastung durch Beiträge oder auch Arbeit. Durch die Zugehörigkeit nicht nur zu dem örtlichen sondern auch bezirklichen Verband wurde die finanzielle Belastung der einzelnen Firmen sehr oft ungewöhnlich hoch.

Dazu fehlte es sowohl in der Bezeichnung als auch in der Gliederung der Verbände an der nötigen Einheitlichkeit, so daß es schließlich nur noch dem Eingeweihten möglich war, sich in dem Wirrwarr der Verbände zurecht zu finden. Die mangelnde Abgrenzung der Zuständigkeit und Arbeitsgebiete führte dazu, daß oft dieselbe Frage gleichzeitig von mehreren Verbänden nebeneinander bearbeitet wurde. Der Leerlauf war also ein ungewöhnlich großer. Für die mit der Wirtschaft arbeitenden Regierungsstellen ergaben sich Unklarheiten, welcher Verband zuständig war, bezw. wurden sie in der gleichen Frage mit Eingaben der verschiedensten kleinen und großen Verbände behelligt.

Zusammenfassend ergaben sich folgende organisatorische Mängel des alten Zustandes: 1. Fehlende Geschlossenheit, 2. Unübersichtlichkeit der Bezeichnung und der Organisation, 3. Unklare Abgrenzung der Aufgabengebiete, folglich unnötige Doppelarbeit, 4. Ueberorganisation, folglich übermäßig hohe Beitragsbelastung für die Mitglieder.

Diese Mängel, denen in mancher Beziehung auch wieder erhebliche Vorteile gegenüberstanden, hätten jedoch schwerlich eine so umwälzende Neuordnung des industriellen Organisationswesens gerechtfertigt, wie sie nach der Machtergreifung erfolgte. Der eigentliche Grund der Neuordnung ist denn auch auf weltanschaulichem Gebiet zu suchen, da in dieser Beziehung eine ganze Reihe von Momenten gebieterisch eine völlige Neuordnung verlangten.

Mit dem nationalsozialistischen Grundsatz „Gemeinnutz geht vor Eigennutz“ vertrug sich der liberale Gedanke der reinen Interessenvertretung nicht, vielmehr mußte auch in dem Organisatorischen der Gedanke verwirklicht werden, daß die frühere hemmungslose Durchsetzung von Einzel- oder auch Gruppeninteressen abgelöst wird durch das Handeln nach den Grundsätzen des Gemeinwohls.

Die Führung der früheren Verbände erfolgte nach rein demokratisch-parlamentarischen Grundsätzen. Zwar konnten in der Praxis Gegensätze zwischen Verwaltung und Mitgliedern ev. nur selten vorkommen, trotzdem konnte aber der neue Staat nicht darauf verzichten, auch auf diesem Gebiet das Führerprinzip zu verwirklichen, das Führung und Verantwortung an eine Person knüpft.

Die neue Sozialordnung beseitigte mit einem Schlage alle Gegensätze zwischen Unternehmern einerseits und Arbeitern und Angestellten andererseits. Die Deutsche Arbeitsfront als gemeinsame Organisation setzte sich die Schaffung des sozialen Ausgleichs und die Erhaltung des sozialen Friedens zum Ziel. Damit wurden nicht nur die auf dem Grundsatz des Klassenkampfes aufgebauten Gewerkschaften der Arbeiter und Angestellten überflüssig, sondern es fiel damit auch die Grundlage für das Weiterbestehen der Arbeitgeberverbände. Diese hatten folgerichtig zu verschwinden und der bisherige Teil ihres Arbeitsgebietes, der nicht auf sozialpolitischem Gebiet lag, mußte anderen Organisationen zugeteilt werden. (Forts. folgt.)

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

Verleihung von Auszeichnungen für langjährige treue Mitarbeit

In Anerkennung ununterbrochener, langjähriger treuer Mitarbeit in dem gleichen Betriebe hat die Industrie- und Handelskammer den nachstehend aufgeführten Personen das silberne Denkzeichen am rotgelben Bande bezw. die Ehrenurkunde der Kammer verliehen:

a) Silbernes Denkzeichen:

Herrn Johann Döhring, Herrn Ambrosius Pruczynski, seit 40 Jahren bei der Firma Danziger Straßenbahn A. G., Danzig-Langfuhr;

Herrn Johann Liedtke, seit 40 Jahren bei der Firma F. A. J. Jüncke G. m. b. H., Danzig;

Frl. Minna Reinhold, seit 40 Jahren bei der Firma Otto Harder, Danzig;

Herrn Ernst Rumpf, seit 32 Jahren bei der Firma Franz Bartels & Co., Danzig;

Frl. Elisabeth Kitsch, seit 30 Jahren bei der Firma Ed. Loewens, Danzig;

Herrn Gottfried Edem, seit 25 Jahren bei der Firma Moritz Stumpf & Sohn, Danzig;

Frl. Elise Groß, seit 25 Jahren bei der Firma Eugen Wegner, Danzig;

Herrn Willy Mingramm, seit 25 Jahren bei der Firma August Momber G. m. b. H., Danzig;

Herrn Paul Noske, seit 25 Jahren bei der Firma Karl Deetz, Baugeschäft, G. m. b. H., Danzig;

Herrn Waldemar Witt, seit 25 Jahren bei der Firma Johannes Ick, Danzig;

Frau Elisabeth Wronski, seit 25 Jahren bei der Firma Willy Trossert, Danzig;

b) Ehrenurkunde:

Frau Johanna Soelau, seit 25 Jahren bei der Firma Gebr. Aronson G. m. b. H., Fritz Lehmann, Danzig;

Herrn Kurt Ankler, Herrn Carl Lehmann, seit 23 Jahren bei der Firma Johannes Ick, Danzig,

Herrn Johann Czapp, seit 23 Jahren bei der Danz. Wach- u. Schließges. m. b. H., Danzig;

Herrn August Tetzlaff, seit 23 Jahren bei der Firma Franz Jantzen, Danzig;

Herrn Rudolf Ordowski, seit 19 Jahren bei der Firma Franz Bartels & Co., Danzig.

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	7. 10. 35	8. 10. 35	9. 10 35	10. 10. 35	11. 10 35	12. 10. 35
Festverzinsliche Wertpapiere:						
a) einschließlich der Stückzinsen:						
5 % Roggenrentenbriefe (1 Ztr. Roggen)	—	—	—	—	—	—
7 % Danziger Stadtanleihe 1925 (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
6½ % Danziger Staats- (Tabakmonopol) Anleihe (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
b) ausschließlich der Stückzinsen:						
4 % Danziger Schatzanweisungen	—	71 bez. G.	—	—	—	71 bez.
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypothekenbank, Kommunalschuldverschreibungen	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1—9	—	49bez.G.' l Stücke	—	49½ rept. G.	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 10—18	48½ bez.G.	—	49 bez. G.	50 be?. G.	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 19—26	48 bez.		—	49bez.B.kl Stücke	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 27—34	—	49 rept. B.	—	—	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 35—42	48½ bez.	—	49 rept. B.	—	—	—
4 % (bisher 6 % Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1	—	—	—	—	—	—
Aktien:		—				—
Bank von Danzig	—	—	85 bez.	—	86 rept. G.	
Danziger Privat-Aktien-Bank	—	—	—	—	—	—
Danziger Hypothekenbank	—	—	—	—	—	—
Zertifikate der Danziger Tabak-Monopol A.-G.	—	—	—	—	—	—

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 7. bis 12. Oktober 1935. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 100 kg frei Waggon Danzig														
	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria Erbsen	grüne Erbsen	Rübsen	Raps	Ackerbohnen	Blaumohn	Gelbsenf	Wicken	Roggenkleie	Buchweizen
7. 10. 35 8. 10. 35	nicht notiert														
9. 10. 35	130 Pfd. 18,— bis 18,25 G	Export 14,— G	flau feine 16,25 bis 17,— G mittel lt. Muster 15 50 bis 16,— G 114/5 Pfd. 15,25 G 110 Pfd. 14,90 G gal.-wolhyn. 105 Pfd. 14,50 bis 14 60 G	—	16.— bis 17,— G	27,— bis 34,— G	ohne Handel	ohne Handel	ohne Handel	20,— G	fest 58.— bis 62,— G	ohne Handel	23,— bis 24,— G	ohne Handel	15,75 bis 17,— G
10. 10. 35 11. 10. 35 12. 10. 35	nicht notiert														

Danzig

Unterzeichnung zweier Protokolle zwischen Danzig und Polen.

Ein weiterer Schritt in den Wirtschaftsbeziehungen zwischen Danzig und Polen.

Ein gemeinsames Kommuniqué der danziger und der polnischen Regierung.

Danzig, 12. Oktober.

Die seit einigen Wochen schwebenden Danzig-polnischen Verhandlungen über die Beseitigung der nachteiligen Auswirkungen der Danziger Guldenbewirtschaftung auf den polnischen Transithandel und -verkehr durch das Danziger Gebiet sowie auf den freien Wirtschaftsverkehr zwischen Polen und Danzig und über die Ausnutzung des Danziger Hafens durch Polen haben am 11. Oktober 1935 zur Unterzeichnung von zwei Protokollen geführt.

Das erste Protokoll, dessen Inhalt in dem Kommunique vom 22. 8. bekannt gegeben wurde, hat u. a. die Grundlage zur Verständigung zwischen den danziger und polnischen Wirtschaftsorganisationen geschaffen. Die diesbezüglichen Besprechungen sind von den Vertretern des Verbandes der polnischen Industrie- und Handelskammer und den Vertretern der Danziger Industrie- und Handelskammer bereits aufgenommen worden.

Das andere Protokoll betreffend die Ausnutzung des Danziger Hafens durch Polen verlängert die Gültigkeitsdauer des Warschauer Protokolls vom 18. September 1933 um eine weitere Verkehrsperiode vom 1. 10. 1935 bis 30. 9. 36 und sieht gleichzeitig die unverzügliche Aufnahme weiterer Verhandlungen vor. Diese Verhandlungen sollen nach Möglichkeit vor Ende Dezember ihren Abschluß finden. Die dabei getroffenen Vereinbarungen sollen unverzüglich in Kraft gesetzt werden. Die polnische Regierung hat sich vorbehalten, bei den bevorstehenden Verhandlungen die Fragen zu berühren, die mit der gegenwärtigen Wirtschaftslage Danzigs im Zusammenhang stehen.

Durch die Unterzeichnung dieser Protokolle ist für die Folge der Rahmen gegeben für eine günstige wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Freien Stadt Danzig und Polen, eine Zusammenarbeit, die sich in der Richtung einer weiteren Normalisierung der danzig-polnischen Beziehungen auswirken wird.

I. Protokoll

In Ausführung des Protokolls vom 8. August 1935 haben der Senat der Freien Stadt Danzig und die polnische Regierung zwecks Beseitigung der nachteiligen Auswirkungen der Danziger Guldenbewirtschaftung auf den polnischen Transithandel und -verkehr durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig und den freien Wirtschaftsverkehr zwischen Polen und Danzig folgendes vereinbart:

I.

Der Senat der Freien Stadt Danzig wird bestrebt sein, baldmöglichst die völlige Freiheit des Zahlungsverkehrs zwischen Polen und Danzig gemäß Artikel 195 Absatz 3 des Warschauer Abkommens wiederherzustellen.

II.

Der im Gebiet der Freien Stadt Danzig bestehende Zustand völliger Freiheit für den Devisenverkehr zu Zwecken des polnischen Außenhandels über Danzig und zu Zwecken des Durchgangsverkehrs von und nach anderen Staaten wird vom Senat der Freien Stadt Danzig ungeachtet der vorläufigen Beibehaltung der Guldenbewirtschaftung, wie sie im Protokoll vom 8. August 1935 vorgesehen ist, aufrechterhalten werden.

III.

Für die Zwecke des polnischen Außenhandels über Danzig sowie des Durchgangsverkehrs von und nach anderen Staaten werden Devisen gegen Gulden in den Fällen zugeteilt werden, in denen die Notwendigkeit für eine solche Zuteilung vorliegt.

IV.

Hinsichtlich des Warenbezuges aus Polen wird der Senat der Freien Stadt Danzig für die bevorstehende Dauer der Guldenbewirtschaftung:

a) alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um nach Möglichkeit die polnischen Lieferungen für die Bedürfnisse der Freien Stadt in normalem Umfange aufrechtzuerhalten,
b) die Guldenbewirtschaftung nicht zu Maßnahmen benutzen, die einen Rückgang dieses Warenverkehrs nach sich ziehen könnten,
c) in seinen Verordnungen und anderen Maßnahmen wie auch in ihrer praktischen Anwendung (insbesondere bei der Devisenzuteilung) keinerlei unterschiedliche Behandlung in gleichliegenden Fällen zum Nachteil bestimmter Kategorien von Firmen oder von Einzelpersonen üben.

V.

Um beim Warenbezug aus Polen auftretende Schwierigkeiten und Hindernisse im Geschäftsverkehr der einzelnen Branchen zu beseitigen, werden unverzüglich Besprechungen zwischen den danziger und polnischen Wirtschaftsvertretungen veranlaßt werden.

VI.

Falls gegen die Durchführung der Bestimmungen der Artikel II, III und IV dieses Protokolls Einwendungen erhoben werden sollten, werden diese von einem paritätisch zusammengesetzten Ausschuß geprüft werden, dessen Aufgabe es ist, auf gütlichem Wege eine praktische Lösung zu finden.

Zoppot, den 11. Oktober 1935.

Für den Senat der Freien Stadt Danzig:
gez.: Büttner.

Für die polnische Regierung:
gez.: Siebeneichen. gez. Warchalowski.

II. Protokoll.

Die Vertreter des Senats der Freien Stadt Danzig und der polnischen Regierung sind wie folgt übereingekommen:

1. Die Geltungsdauer des am 18. September 1933 in Durchführung der Bestimmungen des Artikels 2 des Uebereinkommens vom 5. August 1933 unterzeichneten Protokolls wird für eine weitere Verkehrsperiode, das ist vom 1. Oktober 1935 bis 30. September 1936, verlängert.

2. Es sollen unverzüglich weitere Verhandlungen betreffend das Protokoll vom 18. September 1933 stattfinden und mit solcher Beschleunigung geführt werden, daß sie nach Möglichkeit vor Ende des Monats Dezember 1935 ihren Abschluß finden. Die dabei getroffenen Vereinbarungen sollen unverzüglich in Kraft gesetzt werden.

Die polnische Regierung behält sich vor, in diesen Besprechungen alle diejenigen Fragen zu berühren, die im Zusammenhang mit der entstandenen wirtschaftlichen Lage Danzigs stehen.

Im Interesse der Beschleunigung wird die im Artikel VI des Protokolls vom 18. September 1933 genannte Kommission schon jetzt beauftragt, das notwendige statistische Material zusammenzustellen und vorzulegen.

Danzig, den 11. Oktober 1935.

Für den Senat der Freien Stadt Danzig:
gez.: Dr. Frank.

Für die polnische Regierung:
gez.: Siebeneichen. gez. Warchalowski.

Kohlenausfuhr über den Hafen von Danzig im Monat August 1935.

(Ohne Bunkerkohle.)

nach:	Schiffe	mit t Ladung Kohle
Frankreich	29	70 460
Italien	7	44 616
Schweden	30	41 895
Dänemark	18	25 682
Holland	1	3 500
Belgien	1	3 410
Norwegen	1	1 780
Island	2	1 705
Gesamtausfuhr im Monat August 1935	89	193 048
im Monat Juli 1935	78	154 867
im Monat August 1934	105	235 634

Eingang von Ausfuhrgütern auf dem Bahnwege

Berichtsdekade vom 1. bis 10. Oktober 1935

Bezeichnung des Gutes	Danzig																	
	Leege Tor		Olivaer Tor		Neufahrwasser				Weichselbahnhof		Strohdeich		Kaiserhafen		Holm		Troyl	
					Freibezirk		Zollinland											
	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.
Kohlen	146	2610	221	3909	255	4940	14	220	1132	20005	12	195	1043	18452	1	15	1072	21925
Holz	5	80	12	176	153	2552	43	688	11	178	177	3081	306	5283	283	5032	—	—
Getreide, Saaten	654	9810	—	—	5	75	176	3218	147	2230	—	—	63	944	250	3750	—	—
Zucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Naphtha	16	206	2	28	—	—	—	—	69	919	—	—	—	—	—	—	41	502
Rübenschn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	150	—	—
Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	155	—	—
Kartoffelmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salz	5	75	—	—	—	—	1	7	1	15	—	—	3	45	—	—	—	—
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Häute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eier	8	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zement	6	90	1	15	—	—	—	—	2	30	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisen, Maschinen	9	140	10	170	2	10	10	259	73	701	1	12	—	—	1	6	9	162
Versch. Güter	144	1954	159	1628	23	297	127	2158	39	543	5	77	9	161	—	—	11	173
Cellulose	—	—	—	—	—	—	6	93	2	30	—	—	—	—	—	—	—	—
Vieh, Pferde	25 Wagg.	1 Stück	1 Wagg.	5 Stück	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Eisenbahntarife

Ausfuhr von Futtermehl über Danzig/Gdingen.

E.D. Mit Gültigkeit vom 1. 10. 35 wurde auf den Polnischen Staatsbahnen für die Ausfuhr von verunreinigtem Futtermehl die Anhangpost g 1a) zur Einführung gebracht. Die Anhangpost gilt für den Verkehr von der Station Torun Mokre nach sämtlichen Hafenbahnhöfen in Danzig und Gdingen. Der vorgesehene Frachtsatz beträgt 0,90 Zł. per 100 kg bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Bedingung ist, daß innerhalb eines Jahres mindestens 15000 t ausgeführt werden.

Schiffahrt

Frachtraten ab Danzig.

(Mitte Oktober 1935.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl., skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling, nach französischen und belgischen Häfen in Goldschilling.

D. B. B.: Holz:

Nach	Boness	28/—	pro Standard
„	Leith	28/—	„ „
„	Grangemouth	28/—	„ „
„	Tyne	34/—	„ „
„	Sunderland	35/—	„ „
„	West Hartlepool	32/—	„ „
„	Hull	32/—	„ „
„	London	30/—	„ „
„	Grimsby	32/—	„ „
„	Southampton	36/—	„ „
„	Bristol	42/—	„ „
„	Cardiff	41/—	„ „
„	Swansea	23/—	„ „
„	Birkenhead	40/—	„ „
„	Liverpool	40/—	„ „
„	Garston	44/—	„ „
„	Manchester	40/—	„ „
„	Preston	41/—	„ „
„	Belfast	47/6	„ „
„	Dublin	52/6	„ „
„	Cork	50/—	„ „
„	Dünkirchen	24/—	„ „
„	Le Havre	25/—	„ „
„	Rouen	25/—	„ „
„	Bordeaux	29/—	„ „
„	Antwerpen	21/—	„ „
„	Gent	21/—	„ „
„	Rotterdam	13.— Hfl.	„ „
„	Amsterdam	13.— Hfl.	„ „
„	Bremen	25.— Rm.	„ „

Kiefernschwellen:

Nach	Boness	9/—	pro load
„	Leith	9/—	„ „
„	Grangemouth	9/—	„ „
„	Tyne	10/6	„ „
„	Sunderland	11/—	„ „
„	West Hartlepool	10/—	„ „
„	Hull	10/—	„ „
„	London	11/—	„ „
„	Grimsby	10/6	„ „
„	Southampton	10/6	„ „
„	Birkenhead	11/—	„ „
„	Garston	12/—	„ „
Nach	Dublin	13/—	pro load
„	Dünkirchen	8/—	„ „
„	Rouen	8/6	„ „
„	Bordeaux	9/6	„ „
„	Antwerpen	7/9	„ „
„	Gent	8/—	„ „

Eichenschwellen:

Nach	Dünkirchen	9/—	pro load
„	Rouen	9/6	„ „
„	Bordeaux	10/6	„ „
„	Antwerpen	8/9	„ „
„	Gent	8/—	„ „

Grubenholz:

Nach	Boness	28/—	pro Fad.
„	Grangemouth	28/—	„ „
„	Tyne	34/—	„ „
„	Sunderland	35/—	„ „
„	West Hartlepool	32/—	„ „
„	Hull	32/—	„ „
„	Grimsby	32/—	„ „
„	Cardiff	40/—	„ „
„	Dünkirchen	24/—	„ „
„	Rouen	25/—	„ „
„	Bordeaux	—/—	„ „
„	Antwerpen	21/—	„ „
„	Gent	21/—	„ „

Rundholz hart, bis 12 m lang:

Nach	Dünkirchen	9/—	pro cbm
„	Rouen	10/—	„ „
„	Bordeaux	11/6	„ „
„	Antwerpen	8/—	„ „
„	Gent	8/6	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 6.—	„ „
„	Bremen	RM. 10.—	„ „

Rundholz weich, bis 12 m lang:

Nach	Dünkirchen	8/—	pro cbm
„	Rouen	9/—	„ „
„	Bordeaux	10/6	„ „
„	Antwerpen	7/6	„ „
„	Gent	7/6	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 5.50	„ „
„	Bremen	RM. 9.—	„ „

Eichene Stäbe:

Nach	Dünkirchen	11/—	pro t
„	Rouen	12/—	„ „
„	Bordeaux	14/—	„ „
„	Antwerpen	8/—	„ „
„	Gent	9/—	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 6.—	„ „
„	Bremen	RM. 10.—	„ „

Kohle nach: pro t

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Oslofjord .	7/—	6/3	5/9	5/3	4/9
Gothenburg					
Helsingborg					
Malmö . . .					
Karlskrona .	ca. 5/6	ca. 5/—	ca. 4/6	ca. 4/3	ca. 4/-
Norrköping					
Oxelösund .					
Stockholm .					
Västeras . .	ca. 6/6	ca. 6/—	ca. 5/6	ca. 5/3	—
Skutskär .					
Gefle . . .					
Norrsundet					
Hernösand .	ca. 6/—	ca. 5/6	ca. 5/—	ca. 4/9	ca. 4/6
Pitea . . .					
Stugsund .					
Swanö . .					
Wiborg . .					
Kotka . . .					
Helsingfors					
Ekenäs . .	ca. 6/—	ca. 5/3	ca. 4/9 b. 5/—	ca. 4/6	—
Pargas . . .					
Lovisa .					
Abo					
Mäntyluoto .					
Windau . .					
Memel . . .	ca. 6/—	ca. 5/3	ca. 4/9	ca. 4/6	—
dän. Häfen	6/—	5/—	4/6	4/3	—
holl. Häfen	8/—	6/9	5/9	5/3	5/—
belg. Häfen	7/—	5/9	4/9	4/3	4/—
Dieppe . . .					
Fécamp . .	31 frs.	29 frs.	26 frs.	24 frs.	—
Le Havre . .					
Rouen . .					
Caën . . .	32 frs.	30 frs.	27 frs.	25 frs.	—
Bordeaux .	—	34 frs.	32 frs.	30 frs.	—
Bayonne . .	—	35 frs.	33 frs.	31 frs.	—
West-Italien	—	—	—	14/—	13/6
Ost-Italien .	—	—	—	15/—	14/6

Zucker:

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Riga . . .	8/—	7/6	7/—	6/—	—
Reval . . .	8/—	7/6	7/—	6 —	—
London . .	9/—	8/6	8/—	7/6	7/—
Hull	9/—	8/6	8/—	7/6	7/—

Getreide:

Gerste nach:

	10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000
Antwerpen	4/—	3/10½	3/9	3/6	—
Rotterdam .	Hfl. 2,60	Hfl. 2,50	Hfl. 2,40	Hfl. 2,35	Hfl. 2,30
London . .	8/3	8/—	7/9	7/6	7/3
Riga . . .	7/6	7/—	6/6	6/—	—
Reval . . .	7/6	7/—	6/6	6/—	—
Dänemark .	Kr. 5 50	5.—	—	—	—

Hafer nach:

London . .	8/9	8/6	8/3	8/—	—
Riga	8/—	7/6	7/—	6/6	—
Reval . . .	8/—	7/6	7/—	6/6	—

Hülsenfrüchte pro to.

Dünkirchen	10/—	—	—	—	—
Rouen . . .	11/—	—	—	—	—
Nantes . . .	12/—	—	—	—	—
Bordeaux .	12/—	—	—	—	—
Leith . . .	12/—	—	—	—	—
Grangemouth	13/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 7,—	—	—	—	—

Saaten:

Klee nach: pro to

Dünkirchen	12/—	—	—	—	—
Rouen . . .	13/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Leith . . .	15/—	—	—	—	—
Grangemouth	16/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10/—	—	—	—	—

Timotee nach: pro to

Dünkirchen	12/—	—	—	—	—
Rouen . . .	13/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10/—	—	—	—	—

Esparsette nach: pro to

Dünkirchen	12/—	—	—	—	—
Rouen . . .	13/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14 —	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10,—	—	—	—	—

Holzteer (in Fässern):

Dünkirchen	10/—	
Rouen . . .	11/—	
Nantes . . .	13/—	
Bordeaux .	13/—	Deckverladung vorbehalten
Leith . . .	14/—	
Grangemouth	15/—	
Amsterdam	Hfl. 6,—	

Der Hafenverkehr Revals.

Der Hafenverkehr Revals stellte sich im August wie folgt:

Eingang

	August 1935 Zahl	August 1935 NRT.	August 1934 Zahl	August 1934 NRT.
Auslandfahrt	162	103745	143	103073
Heimatfahrt	304	18085	374	25058
Zusammen	466	121830	517	128131

Ausgang

	August 1935 Zahl	August 1935 NRT.	August 1934 Zahl	August 1934 NRT.
Auslandfahrt	166	100830	160	111132
Heimatfahrt	318	21301	372	21122
Zusammen	484	120131	532	132254

Die Gesamtzahl der Schiffe ist um 9,43 % und die Gesamttonnage um 6,30 % gesunken. Dagegen ist in der Auslandfahrt allein die Anzahl der Schiffe um 8,25 % gestiegen, der Rauminhalt derselben aber um 4,49 % zurückgegangen.

Der Schiffsverkehr Lettlands.

Der Schiffsverkehr Lettlands weist für den August d. Js. eine Belebung in den Häfen Riga und Libau auf, dagegen eine Abschwächung (nach dem Rauminhalt) im Hafen von Windau. Die Verkehrszahlen lauten:

Eingang:

	August 1935 Zahl	August 1935 NRT.	August 1934 Zahl	August 1934 NRT.
Riga	241	104670	215	103015
Libau	51	20388	44	19296
Windau	55	22791	55	27936

Ausgang:

	August 1935 Zahl	August 1935 NRT.	August 1934 Zahl	August 1934 NRT.
Riga	255	109792	216	102128
Libau	54	24037	45	16735
Windau	57	25645	59	32307

Küstenschiffahrt.

Der Küstenverkehr Lettlands im Juli stellte sich auf nur 9999 t gegen 11155 t im gleichen Monat des Vorjahres. In den Haupthäfen wurden nachstehende Warenmengen verladen:

	Juli 1935	Juli 1934
Riga	7673 t	5162 t
Libau	1576 t	4999 t
Windau	708 t	857 t

Staatliche Subvention für die finnische Südamerika-Linie.

Zur Aufrechterhaltung dieser für die finnische Ausfuhr nach Südamerika wichtigen Linie werden im finnischen Staatshaushaltsplan für 1936 wiederum 900000 Fmk Unterstützungsgelder angefordert,

da die Wirtschaftlichkeit der Linie vor allem für die Rückfrachten aus Südamerika noch immer nicht zufriedenstellend ist. Auf der Linie verkehren gegenwärtig 7 Lastdampfer jeden 14. Tag in beiden Richtungen. Im vergangenen Jahre wurden nach Südamerika Ausfuhrgüter in einem Umfang von 65 605 t (davon allein Papier 47 860 t) befördert, während gleichzeitig die direkte finnische Einfuhr über diese Linie aus Argentinien und Brasilien 54 987 t (1933 18 537) betrug.

Schiffskäufe der UdSSR. im Auslande.

Eine sowjetrussische Delegation ist kürzlich von Leningrad nach Hull gereist, um den von Hellyer Bros. Ltd. gekauften, 1909 gebauten Kühldampfer „Arctic Queen“ (10 087 BRT., 5327 NRT.) zu übernehmen und nach Murmansk zu überführen. Der Dampfer, der früher die Bezeichnung „Vasari“ führte, ist auf den Namen „Pistschewaja Industrija“ (d. i. Nahrungsmittelindustrie) umgetauft worden.

Schwedischer Schiffsverkauf nach Finnland.

Die A/B Gustavsberg Fabriks Intressenter hat ihr 1911 gebautes Fahrzeug Gustavsberg von 1405 BRT. nach Finnland verkauft. Außerdem ist das der Götenburger Reederei Thor gehörende Dampfschiff Falksten von 1226 BRT. nach Finnland verkauft worden.

Unveränderter Frachtindex in Schweden.

Svenska Handelsbankens Frachtenindex notiert im September unverändert 100 Kr., während in Gold seit August eine leichte Steigerung um 1 auf 56 eingetreten ist. Im einzelnen sind wesentlich stärkere Veränderungen eingetreten. Der Index für ausgehende Frachten belief sich auf 114 Kr. im August und auf 112 Kr. im September (in Gold 64 und 63), Kohlenfrachten stiegen von 75 auf 78 Kr. (in Gold 42 auf 44), dagegen fielen Holzfrachten von 111 auf 107 Kr. (in Gold 62 auf 60), Zellulosefrachten von 118 auf 116 Kr. (in Gold 66 auf 65).

Leichte Steigerung der aufliegenden Tonnage Schwedens.

Die aufliegende Tonnage hat sich in Schweden Ende September auf 40 Fahrzeuge von 111 440 t d. w. gegen 36 Fahrzeuge von 108 592 t d. w. Ende August erhöht. In der Größenklasse von 5000 BRT. und mehr liegen sechs Schiffe auf gegenüber nur einem Fahrzeug zur gleichen Zeit im vorigen Jahre. In den übrigen Größenklassen sind die Veränderungen im Vergleich zum Vorjahre geringfügig.

Schwierige Lage der norwegischen Schiffahrt.

Auf der Generalversammlung des Norwegischen Reederverbandes wurde bei Erörterung der Lage der norwegischen Schiffahrt an Hand der Jahresberichte von 80 Schiffahrtsgesellschaften mit einer Tonnage von über 800 000 t d. w. nachgewiesen, daß hiervon ein Viertel oder 19 Gesellschaften im letzten Geschäftsjahr mit Verlust gearbeitet hätten. Bei 38 Gesellschaften hätten die Einnahmen nicht ausgereicht, um irgendwelche Abschreibungen vorzunehmen. Wenn die notwendigen und gesetzlich zulässigen Abschreibungen vorgenommen worden wären, hätte sich ein Defizit von 3,67 Mill. Kr. oder 5,4 % des Schätzungswertes der Schiffe oder 8,2 % des Gesellschaftskapitals ergeben. Das Ergebnis sei daher tatsächlich ein schwerer Kapitalverlust. Die norwegische Schiffahrt verlangt trotz der englischen Subventionspolitik keine staatlichen Zuschüsse, wohl aber eine Herabsetzung der Steuerlasten, damit die Konkurrenz mit dem Ausland ermöglicht werde.

Aufgelegte Tonnage in Norwegen.

Die Zahl der in Norwegen aufgelegten Schiffe belief sich Ende September auf 64 mit zusammen 355 000 t dw., während Ende August nur 59 Fahrzeuge mit zusammen 299 000 t dw. aufgelegt waren. Die Zunahme entfällt ausschließlich auf Tankschiffe.

Gründung von zwei neuen Reedereien in Norwegen.

In Bergen wurde die Rederiaksjeselskap Nerva mit einem Kapital von 200 000 Kr. und in Oslo die Rederiaksjeselskap Skrim mit einem Kapital von 100 000 Kr. gegründet.

Staatsbeihilfe für die Skandinavien—Amerika-Linie.

Die Dänische Dampfschiff-Reeder-Vereinigung hat trotz der grundsätzlichen Bedenken gegen Staatssubventionen in der Schiffahrt der staatlichen Hilfsmaßnahme für die Skandinavien—Amerika-Linie zugestimmt. Gefordert wird aber, daß die Beihilfe in einer Form gewährt wird, die jede weitere Auswirkung dieser Maßnahme unterbindet und ausschließt, daß sie den Charakter einer allgemeinen Staatsbeihilfe für die dänische Schiffahrt trägt; — man denkt dabei an eine Anleihe für den Bau von Schiffen an eine, von der D. F. D. S. (Det Forenede Dampskibs-Selskab A. S.) getrennten Gesellschaft. — Die Dänische Dampfschiff-Reeder-Vereinigung betont, daß Dänemark das einzige Land sei, dessen Schiffahrt noch nicht vom Staate subventioniert werde, und daß die Skandinavien—Amerika-Linie mit zwei hochsubventionierten Linien in Wettbewerb stehe.

Gute Beschäftigung der dänischen Werften.

Auf den dänischen Werften sind gegenwärtig 27 größere Schiffe von insgesamt mehr als 100 000 t d .w. im Bau, die im Laufe dieses Jahres abgeliefert werden sollen. Die Aufträge verteilen sich wie folgt: Burmeister & Wein 8 Dieselmotorschiffe, Naskow 7 Dieselmotorschiffe, Helsingör 3 Dieselmotorschiffe und 4 Dampfer, Odense 3 Dieselmotorschiffe, Frederikshavn und Aalborg je 1 Schiff. Davon sind 7 von ausländischen und 20 von dänischen Werften in Auftrag gegeben. Die Dampfschiffsgesellschaft „Orient" hat ein Dieselmotorschiff von 8300 t d .w., die Dänisch-Französische Dampfschiffsgesellschaft ein Dieselmotorschiff von 5800 t d. w. — beide bei Naskov — in Bau. Die Dampfschiffsgesellschaft „Myren" und die Reederei „Motortramp" lassen je ein Dieselmotorschiff von 7800 und 7000 t d. w. bei Burmeister & Wain bauen. Die Reederei J. Lauritzen hat 8 Einheiten, sämtlich für den Fruchttransport, in Auftrag gegeben: 3 Dieselmotorschiffe bei Naskov, 1 Dieselmotorschiff und 4 Dampfer bei Helsingör. Die Dampfschiffsgesellschaft „Torm" läßt ein Dieselmotorschiff für den Fruchttransport bei Naskov bauen. D. F. D.s hat zwei Dieselmotorschiffe mit Einrichtungen für den Fruchttransport für die Modernisierung ihrer Mittelmeerflotte bei Helsingör und ein Passagier-Dieselschiff für die Aalborg-Linie bei Naskov in Bau.

Dänisches Motorschiff nach Frankreich verkauft.

Die Reederei J. Lauritzen in Kopenhagen hat das Motorschiff „Asta" (2560 t d. w.), das 1934 bei Burmeister & Wain erbaut und für den Fruchttransport bestimmt war, an eine französische Reederei verkauft.

Unbefriedigende Holzfrachten, feste Kohlenraten in Dänemark.

Die Frachtsätze am Holzmarkt haben sich gegen Ende September wenig befriedigend entwickelt, obwohl in Leningrad wie im Weißen Meer Nachfrage nach Schiffsraum bestand. Es werden folgende Sätze genannt: Von Leningrad sh 41/6 für 380 Str. nach drei dänischen Häfen, vom Weißen Meer sh 41/6 für 1200 Str. nach Holland und von Onega sh 50 für 700 Str. nach drei dänischen Häfen. — Die Kohlenfrachten waren dagegen sehr fest. Von London nach Kopenhagen wurden für Koksfracht sh 7/6 gezahlt. Für Kohle vom Tyne nach Kopenhagen stellte sich die Fracht für 3000 t auf sh 4/6.

Stapellauf eines 7800-t-Motorschiffes in Dänemark.

Am 5. 10. 35 lief das Motorschiff „Asbjörn" (7800 t d .w.) für die Dampfschiffsgesellschaft „Myren" auf der Werft von Burmeister & Wain von Stapel. Das Schiff soll gegen Ende des Monats November seine erste Reise antreten.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Antwerpen.

Im Laufe des Monats September 1935 sind im Hafen von Antwerpen 977 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 1 904 939 Tonnen eingelaufen.

Während den ersten neun Monaten betrug die Zahl der im Hafen von Antwerpen angekommenen Schiffe 8122 mit einem Tonnengehalt von 16 060 652 Tonnen gegenüber 7657 Schiffen und 15 310 430 Tonnen im gleichen Zeitabschnitt des vergangenen Jahres. Die Zunahme für das laufende Jahr beträgt somit 465 Schiffe und 750 222 Tonnen.

Nachfolgend bezeichnete Nationen waren im Flaggenbild vertreten:

England 261, Deutsches Reich 217, Holland 122, Norwegen 64, Frankreich 63, Schweden 52, Belgien 52, Rußland 19, Spanien 15, Finnland 10, Amerika 9, Griechenland 9, Polen 6, Portugal 7, Lettland 4, Brasilien 4, Jugoslawien 4, Panama 3, Türkei 1, Island 1, Litauen 1 und Oesterreich 1 Schiff.

Der Schiffsverkehr der holländischen Häfen.

Aus der soeben erschienenen Uebersicht über den Schiffsverkehr der holländischen Häfen im Jahre 1934 geht deutlich hervor, welchen Rückgang die nationale Handelsflotte im eigenen Verkehr im Laufe der letzten Jahre erlitten hat. Während die in den eigenen Häfen angekommene holländische Tonnage sich von 22,6 Mill. NRT. im Jahre 1930 auf 17,9 Mill. NRT. im letzten Jahre vermindert hat, ist bei den fremden Flaggen nur ein Rückgang von 59,9 auf 51,6 Mill. NRT. in der gleichen Zeit festzustellen gewesen.

Gebesserte Lage der belgischen Handelsmarine.

Die Agence Maritime Belge wird ihre sämtlichen aufgelegten Einheiten demnächst wieder (fünf Schiffe mit einer Raumverdrängung von insgesamt 17 877 t) in Verkehr nehmen.

Vorläufig keine internationale Schiffahrtskonferenz.

Wie vorauszusehen war, erklärt die Schiffahrtskammer des Vereinigten Königreichs, die bekanntlich das Sekretariat für die Internationale Schiffahrtskonferenz ist, nunmehr, daß die für Oktober geplante Einberufung einer vorbereitenden Konferenz nicht möglich ist. Die Gründe liegen einerseits in der gegenwärtigen schwierigen politischen Lage, andererseits darin, daß verschiedene Reederverbände zu den Alternativvorschlägen der Kammer für eine internationale Auflegeaktion keine Stellung genommen haben. Da die Kammer keinen neuen Zeitpunkt für die Besprechungen zwischen den Reederverbänden angibt, dürfte der Versuch als endgültig gescheitert anzusehen sein.

Auf der im Januar 1935 in London abgehaltenen Tagung ist bekanntlich ein Auflegeplan ausgearbeitet worden, der Umlagegelder und die Entschädigung derjenigen Reeder, die einen Teil ihrer Tonnage aufzulegen bereit waren, vorsah. Man glaubte damals, daß möglicherweise schon im Mai die Vollkonferenz zusammentreten könnte, doch hat sich bald herausgestellt, daß dieser Zeitpunkt zu früh gewählt war. Der Zeitpunkt für die Vollkonferenz wurde weiter auf Juli verlegt. Im Juni wurde bekannt, daß die

Liverpool Steam Ship Owners' Association, den Plan grundsätzlich verworfen hatte. Ein damals aus Liverpool der Schiffahrtskammer zugeleiteter Alternativvorschlag deckte sich in großen Zügen mit der bereits vor mehreren Jahren von Lord Essendon gemachten Anregung, eine freiwillige Auflegeaktion ohne Einmischung der Regierungen und ohne Umlage oder Abfindungszahlungen zu erörtern. Die im Juni auf der Pariser Tagung der Internationalen Handelskammer von den britischen Reedern (Lord Essendon und L. C. Harris) gemachten Angaben ließen erkennen, daß man sich in Zukunft für eine freiwillige Auflegekonvention einsetzen würde. Die Kammer hat dann im August den einzelnen Länderverbänden eine neue Denkschrift zugeleitet und erklärt, daß man sich bei günstigen Rückäußerungen im Oktober in London zusammenfinden sollte. Die Antworten scheinen aber diesmal noch spärlicher ausgefallen zu sein als die auf den ersten Plan der Januar-Tagung.

Zu diesen Vorgängen ist weiter festzustellen, daß es in den letzten Wochen immer fraglicher geworden ist, ob selbst der freiwillige Auflegeplan jemals zur Erörterung stehen wird. Das ganze Problem wird durch die Tatsache erschwert, daß andere Länder immer wieder neue Hilfsmaßnahmen für ihre Handelsmarinen treffen. Angesichts dieser Lage scheinen die englischen Reedereien mehr und mehr auf den Auflegeplan verzichten zu wollen. Dagegen werden eifrig Pläne erörtert, die bereits recht befriedigend funktionierenden Trampfrachtkonventionen zum Ausgangspunkt für eine internationale Rationalisierungsaktion zu machen.

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Titelübersetzungen

(Dziennik Ustaw Nr. 74 vom 10. 10. 1935.)

Pos. 463 Tarifprotokoll zwischen der Republik Polen und dem Königreich Norwegen, unterzeichnet in Warschau am 8. 1. 1935.

Pos. 464 Regierungserklärung vom 27. 9. 1935 betreffend den Austausch der Ratifikationsdokumente für das Tarifprotokoll vom 8. 1. 1935 zwischen der Republik Polen und dem Königreich Norwegen.

Bemessung der Zollgefälle für in Zollägern lagernde Waren.

Rundschreiben
des Finanzministers vom 30. 9. 1935
LD IV 27 901/3/35.
(Mon. Polski Nr. 231 vom 8. 10. 1935.)

Da eine der Zolldirektionen angefragt hat bezüglich der Anwendung der Tarifsätze auf Waren, die zu verschiedenen Zeitpunkten in der Zeit von 1932 bis 1935 in Zollägern eingelagert worden sind, wird erläutert, daß in dieser Hinsicht die Vorschriften gelten, die bei Einlagerung der Waren bestanden, da weder die Novelle vom 22. 2. 1932 zur Verordnung über das Zollverfahren vom 14. 3. 1930 (Dz. Ust. 1932 Nr. 17, Pos. 105), noch auch das neue Zollrecht sowie die Ausführungsvorschriften zu diesem Recht keine Uebergangsbestimmungen, die diese Frage anders regeln, enthalten.

Daher gelten bezüglich dieser Waren folgende Grundsätze:

1. Wenn die Waren zum Lager vor dem 13. 3. 1932, d. h. vor Inkrafttreten der oben erwähnten Novelle, angemeldet wurden und die Zeit ihrer Aufbewahrung im Lager in der vorgeschriebenen Weise, auch über den Termin des Inkrafttretens des neuen Zollrechts hinaus, verlängert wurde, werden gemäß § 6 Abs. 1 der damals geltenden Verordnung vom 14. 3. 1930 über das Zollverfahren (Dz. Ust. Nr. 33, Pos. 276) sowie gemäß des Rundschreibens vom 10. 3. 1932, LD IV 6799/2/32 (Dz. Urz. Min. Sk. Nr. 10, Pos. 191), die Zollgefälle nach den Tarifsätzen, die am Tage der Einsendung der Waren zum Lager galten, bemessen und erhoben.

2. Auf Waren, die zum Lager vom 13. 3. 1932 ab, jedoch vor dem 30. 10. 1934, d. h. vor dem Inkrafttreten des neuen Zollrechts angemeldet wurden, wird der in § 6 der Verordnung über das Zollverfahren in der Fassung der Novelle vom 22. 2. 1932 (Dz. Ust. Nr. 17, Pos. 105) sowie der Verordnung über das Zollverfahren vom 4. 10. 1933 (Dz. Ust. Nr. 77, Pos. 552) ausgedrückte Grundsatz angewandt, nach welchem Grundsatz auch die in Zollägern lagernden und nicht im Laufe von 14 Tagen nach Feststellung des Re-

visionsergebnisses durch das Zollamt verzollten Waren, die zur Zeit der Entrichtung der Zollgefälle geltenden Tarifsätze angewandt werden.

3. Schließlich finden auf Waren, die vom 30. 10. 1934 ab, d. h. vom Tage des Inkrafttretens des neuen Zollrechts ins Lager gelegt wurden, gemäß Art. 69 Abs. 3 dieses Rechtes, wie in Abs. 2 dieses Artikels vorgesehen, die am Tage der Einreichung der Zollabfertigungsanmeldung geltenden Zollsätze Anwendung; falls die Entrichtung der Zollgefälle in dem in Art. 116 vorgesehenen Zeitraum erfolgt; — anderenfalls die zur Zeit der Entrichtung dieser Gefälle geltenden Sätze.

Polen

Vor neuen Kontingentverhandlungen mit Griechenland.

E. D. Das polnisch-griechische Kontingentabkommen läuft am 28. 10. 35 ab. Verhandlungen über den Abschluß eines neuen derartigen Abkommens sollen noch in der zweiten Oktoberhälfte in Warschau geführt werden, doch ist vorläufig nur ein kleines Abkommen mit Laufzeit bis zum Jahresende vorgesehen.

In den ersten 8 Monaten 1935 hat Polen nach Griechenland für 3,6 Mill. Zł. Waren, vornehmlich Kohle, Holz und chemische Erzeugnisse, ausführen können; dagegen im gleichen Zeitraum aus Griechenland nur für 2,8 Mill. Waren, in erster Linie pflanzliche Erzeugnisse, Pelzfelle, Häute und Mineralien, eingeführt.

Deutsches Reich

Im Netz der Verrechnungsabkommen.

DaD. Das deutsche Institut für Konjunkturforschung hat kürzlich einen Rückblick über den deutschen Außenhandel gegeben. Ende September war ein Jahr vergangen, daß das Deutsche Reich seinen gesamten Außenhandel reglementierte und eine strenge Reihenfolge der Dringlichkeit der Einfuhr und damit der Devisenverwendung verwirklichte. An diese Betrachtungen hat das deutsche Institut für Konjunkturforschung einen Abschnitt angehängt, der die Ueberschrift trägt: „Außenhandel im Netz der Verrechnungsabkommen".

Der erwähnte Abschnitt beginnt mit der Feststellung, daß ein Verrechnungsabkommen (Clearing-Vertrag) um so besser funktioniere, je größer der Aktivsaldo des Außenhandels sei, den das Land mit schwacher Währungslage gegenüber dem Land mit starker Währungslage hat. Die Länder, die das Deutsche Reich zum Abschluß eines Verrechnungsabkommens veranlaßt haben, sind zum Teil Gläubigerländer, zum anderen Teil Rohstofflieferanten. Beide waren darauf bedacht, sich die geldlichen Ansprüche an das Deutsche Reich bevorzugt zu sichern. Das deutsche Konjunkturinstitut weist eingehend nach, daß der Anteil der Gläubigerländer an der deutschen Wareneinfuhr — soweit mit diesen Ländern ein Verrechnungsabkommen besteht — beträchtlich gestiegen, der Anteil dieser Länder an der deutschen Ausfuhr dagegen mindestens nicht gestiegen ist. Die Folge davon war, daß der Aktivsaldo, den das Deutsche Reich erzielte, und auf den zurückzugreifen der Zweck der Verrechnungsabkommen gewesen war, einschrumpfte. Es muß überall Eindruck machen, wenn festgestellt wird, daß der Aktivsaldo des Deutschen Reichs mit solchen Ländern fast auf ein Zehntel seines früheren Stands gesunken ist und in vielen Fällen nicht mehr ausreicht, um die Nebenleistungen (insbesondere fällige Zins- und Tilgungsraten sowie Verpflichtungen aus alten Rechnungen) auszugleichen.

Der Bericht des deutschen Konjunkturinstituts beschäftigt sich dann besonders mit dem deutsch-britischen Außenhandel. Der erhebliche Aktivsaldo, den das Deutsche Reich früher gegenüber dem britischen Weltreich insgesamt besaß, ist sehr gering geworden. Der Hauptgrund hierfür ist die Tatsache, daß die deutschen Erzeugnisse auf den britischen Märkten auf die Konkurrenz entwerteter Währungen stießen und sich nicht ausreichend durchsetzen konnten. Der deutsche Warenverkehr mit den skandinavischen Ländern, der im Jahre 1934 für das Deutsche Reich einen Aktivsaldo von mehr als 100 Millionen Mark geliefert hat, ist im Jahre 1935 vollkommen ausgeglichen. Mit den mittel- und westeuropäischen Ländern insgesamt erzielt das Deutsche Reich immer noch einen erheblichen Aktivsaldo, der jedoch deutlich sinkende Tendenz zeigt. Endlich hat der Verrechnungsverkehr auch eine lokale Verlagerung der deutschen Rohstoffbezüge zur Folge gehabt. Auf Grund des Verrechnungsverkehrs mit den südosteuropäischen Ländern hat das Deutsche Reich seine Rohstoffbezüge aus diesen Gebieten verstärkt und die früheren Rohstoffbezüge aus überseeischen Ländern entsprechend eingeschränkt. Aber auch unter den überseeischen Rohstofflieferanten ist eine Verlagerung eingetreten, und zwar zugunsten der südamerikanischen Länder, denen gegenüber das Deutsche Reich eine in steigendem Maße passive Handelsbilanz aufweist.

Starke Beteiligung an der Leipziger Frühjahrsmesse 1936. — Zwei Hallen der Technischen Messe bereits ausverkauft. Längere Abhaltung beschlossen.

Die Erfolge der letzten Leipziger Messen haben die Mehrzahl der bisherigen Aussteller veranlaßt, auch für die Frühjahrsmesse 1936 neu zu buchen und zum Teil ihre Stände wesentlich zu vergrößern. Auch der Zugang an neuen Firmen ist recht erfreulich. Es ist damit zu rechnen, daß die Leipziger Frühjahrsmesse 1936 an Umfang und zahlenmäßiger Größe nicht nur nicht hinter der letzten Frühjahrsmesse 1935 zurücksteht, sondern diese übertreffen wird. Besonders in der Abteilung Maschinen, photographische und Bauindustrie ist ein starker Eingang von Nachfragen zu verzeichnen. Die Hallen 9 (Werkzeugmaschinen) und 10 (Haus der Elektrotechnik) auf dem Ausstellungsgelände der Technischen Messe sind bereits ausverkauft. Die Mustermesse findet vom 1. bis 6. März statt, während in bezug auf die Große Technische Messe und Baumesse beschlossen worden ist, sie einige Tage länger, bis zum 9. März, offen zu halten.

Druck von A. Schroth, Danzig.